Kapt. Johannes F.C. Francke - Lebensgeschichte eines Seemannes

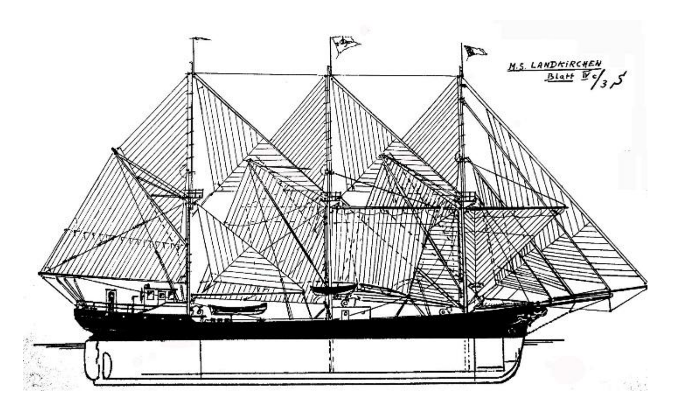
von Eberhard Hewicker, 2024

1. Eine Begegnung

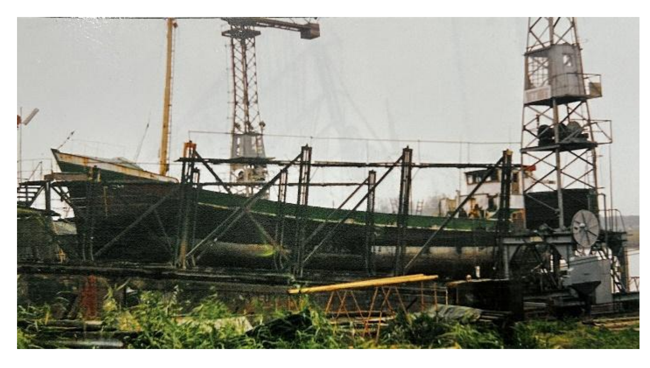
Im Jahre 1979 bestellt mich ein Anruf meines Seefahrtskollegen und Freundes Hanns Temme an den S-Bahnhof Hamburg-Othmarschen, um dort einen alten Herren kennenzulernen, der für den Umbau eines Dreimast-Schoners Unterstützung aus der Seefahrts-Szene sucht.

Er hat sich deswegen an den Hamburgischen Verein Seefahrt gewandt, dessen Segelyachten Hanns Temme gelegentlich skippert. Hanns Temme hat später den Dreimast-Schoner Fridtjof Nansen umgebaut und in Fahrt gebracht.

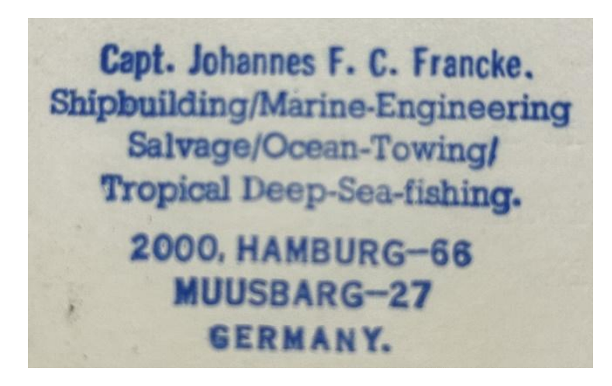
Ich lerne einen hoch gewachsenen, kräftig gebauten, ruhig und freundlich blickenden Herren kennen, der aus einer alten, abgenutzten Schulmappe die Zeichnungen eines netten, kleinen Schoners hervorzieht.



So soll sie mal aussehen, die „Landkirchen“. Sie ist einer der berühmten „Lühring-Schoner“, 1917 von der Lühring-Werft in Hammelwarden an der Weser gebaut. Jetzt natürlich umgebaut zum Küstenmotorschiff. Keine Segel mehr, nur noch zwei kleine Lademasten und ein etwas ungeschickt aussehendes Steuerhaus.



Auf den Zeichnungen ist ein bemerkenswerter Stempel zu sehen:



2. Sein Werdegang

Johannes Friedrich Carl Francke, geboren am 22.12.1909 zu Chicalda, Indien, als zweites von 10 Kindern (ja, er schreibt in seinem Lebenslauf „…zu Chikalda).

Vater Missionar, aus Preußen stammend. Im Kindesalter Rückkehr der Familie nach Deutschland (Magdeburg, Berlin, Neumünster…). Der Sohn besucht in mehreren Städten Deutschlands das Gymnasium (humanistisch!), das er aber ohne Abschluß und gegen den Willen der Eltern verläßt. Er reißt regelrecht aus, geht zur See und bleibt für die Familie lange Zeit verschollen.

In dieser Zeit volontiert er auf einer Holzschiffs-Werft und lernt alles, was ein Schiffszimmermann können muß. Dann beginnt er die Ausbildung als Seemann auf dem Motorsegler Olga in Nord- und Ostsee.



Trotz „Verschollenheit“ kommt er keineswegs unter die Räder. So adrett zeigt er sich 1927 in seinem ersten Seefahrtbuch. (Foto →) Diese bestimmt nicht einfache Laufbahn führt ihn vom Schiffsjungen über Leichtmatrose, Matrose, Bootsmann, Zimmermann, Segelmacher und Harpunier im Tropischen

Großfischfang bis zum Taucher auf Bergungsschiffen.

Dabei lernt er die ganze Welt kennen, besonders den Pazifik und den Indischen Ozean. In den Jahren 1929 und 1930 macht er als Matrose eine 10-monatige Weltumrundung auf der damals größten Privatyacht der Welt mit. Es ist die ORION des US-Textil-Magnaten Julius Forstmann. Er fährt später abermals auf diesem Schiff, jetzt aber schon als Quartermaster und nach Westindien *(so sagte man früher zu dem, was wir heute Karibik nennen)*. Man hat ihn auf dieser Luxusyacht hochgeschätzt. Damit ist seine Fahrenszeit vor dem Mast beendet.
Er besucht in Hamburg die Navigationsschule. Dort schließt er sich der Nautischen Kameradschaft HANSEA an und genießt ein lustiges Studentenleben. Sein Kneip-Name: Jumbo. 1932 bekommt er sein Steuermannspatent A5, und im Jahre 1937 hat er endlich das große Ziel erreicht: Patent A6 – Kapitän auf großer Fahrt. Seine Offiziers-Fahrtzeiten leistet er bei der HAPAG: Cordillera, St. Louis, Milwaukee, Karnak.

Die Karnak wird kurz vor dem Kriegsausbruch 1939 in Vigo, Spanien, aufgelegt. Erst im Frühjahr 1940 gelangt Francke zurück in die Heimat, wo er sofort von der Kriegsmarine eingezogen wird. Bis 1945 wird er auf Vorpostenbooten in Norwegen eingesetzt.

Nach dem Krieg, in der „schlechten Zeit“ kann natürlich kaum ein Seemann seinen Lebensunterhalt verdienen, denn alle Schiffe werden beschlagnahmt und der Handel liegt erst einmal still. Francke hält sich mit dem Malen von Porträts und Gemälden über Wasser. Er hat eine große Zahl von Aquarellen in beachtlicher Qualität hinterlassen. Man betrachte bitte mal das folgende Aquarell „Mutter & Kind“. Das Gesicht der Mutter ist vom Betrachter abgewandt. Und dennoch erkennt man deutlich, dass es ein schönes Gesicht ist, dass sie sich


Als Leutnant (Sonderführer)

dieser Schönheit durchaus bewußt ist, und dass sie gerade kokett lächelt! Dieses Bild ist auf Franckes Gratulations-Karte zur Geburt unserer ersten Tochter.



Schon bald regt sich aber Franckes Unternehmungsgeist. Er erwirbt das Wrack des gesunken im Hamburger Hafen liegenden Passagierschiffes „Kitzeberg“ (Länge 23,50 m), das 1906 von der Werft J.H.N. Wichhorst, Hamburg, für die Hafenrundfahrt AG in Kiel erbaut worden war.

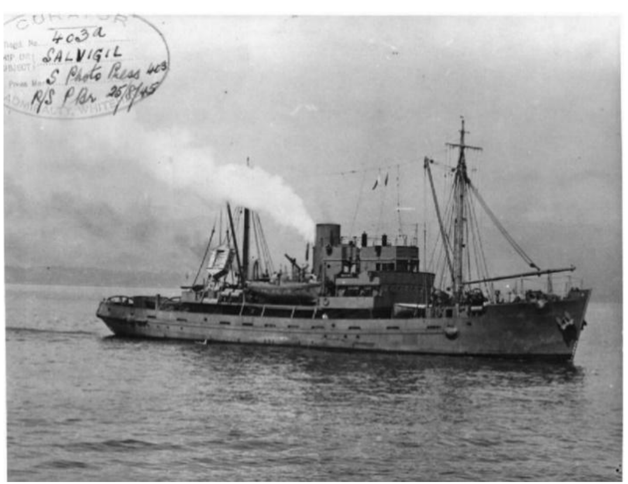
Zur Bergung und Reparatur des Schiffes heuert er drei Finnen an, denen der Boden in Deutschland unter den Füßen brennt. Er verspricht als Gegenleistung sie aus Deutschland herauszubringen. Der Schoner bekommt im Sept. 1948 beim Technischen Betrieb der HAPAG ein neues Mittelschiff eingesetzt, das die Lübecker Maschinenbau GmbH hergestellt hat. Der Fertigbau zum 3-Mast-Schoner „Nordwest“ erfolgt bei der Wolkau-Werft am Reiherstieg in Hamburg. Das Schiff gehört einer Partenreederei, Korrespondent-Reeder ist zunächst Friedrich Carl Francke, dann eine gewisse Magda Schön aus Hamburg.

1949 gelingt die Flucht aus der Elbe mit gefälschten Schweizer Schiffspapieren (Das Verlassen des Landes mit Schiffen war damals für Deutsche verboten). Er liefert die Finnen im fernen Osten ab (oder in Afrika ? Das ist nicht genau bekannt). In einem Lebenslauf für Bewerbungszwecke beschreibt Francke diese Zeit so: *„Erwerb und Aufbau eines kleinen Schooners, bestimmt für den Einsatz in der Neu-Guinea-Mission. Nach vergeblichen Versuchen in dieser Richtung, Arbeiten in den nördlichen Gewässern und im Atlantik und Pacific als Bergungs- und Taucherunternehmen, bis zum Verkauf in Ceylon 1950.“*

Das Schiff geht als „Rio Bengo“ an T.P.A Rahuman in Colombo. Innerhalb Ceylons wechselt es noch mehrmals den Besitzer bis es am 19. Mai 1958 mit 100 t Öl in Blechkanistern beladen am Felidon-Atoll (Malediven) strandet. Alle Bergungsversuche sind gescheitert.

Nach der Rückkehr nach Deutschland arbeitet er bis 1952 als Speditionsfachmann für die Hafenbetriebe der Hamburg-Amerika-Linie.

Er besitzt 1952/53 noch einmal ein Schiff. Name HELGOLAND, Heimathafen Lübeck. Er selbst beschreibt diese Zeit so: *Kapitän und Miteigner auf einem Bergungsschiff in Spezial-Wasserbauarbeiten. Schiff verkauft in Monrovia (April 1953).* Die Helgoland war ein 1911 in Kiel gebauter, hölzerner Fischkutter von 22 m Länge, den Francke am 22.04.1952 vom Nordischen Tauchereibetrieb GmbH in Lübeck ankaufte. Verkauf an R. Rasweiler am 16.05.1953



Britischer Bergungsdampfer HMS SALVIGIL

Dann geht er für 18 Monate wieder in den Fernen Osten. Als 1. Offizier und Bergungsleiter auf den Bergungsdampfer SALVIGIL, 1945 für die britische Marine gebaut. Die Royal Navy hatte

nach dem Krieg keinen Bedarf mehr und vercharterte das Schiff an pakistanische Geschäftsleute: die Familie Cowasjee, Eigentümer der *East & West Steamship Company, Karachi*. In deren Dienste tritt Francke nun. Die Firma war durchaus seriös und bildete nach der Verstaatlichung 1974 den Grundstock der nationalen Handelsmarine Pakistans.

Im Pakistan National Shipping Blogspot wird die Arbeit der SALVIGIL als sehr erfolgreich beschrieben (Übersetzung E.H.) :

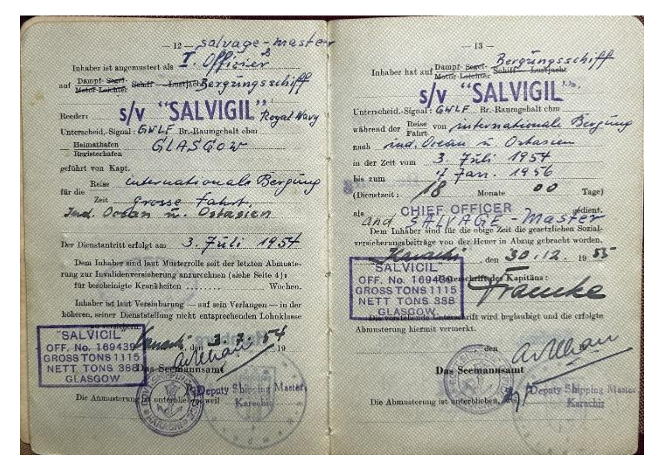
Ein weiteres Arbeitsgebiet der East & West Steamship Co. war die Bergung. Bis 1952 war dieses Geschäft vollständig in der Hand von deutschen, englischen und holländischen Unternehmen. Zu deren großem Missfallen begann East & West als erste Firma in Süd-Asien in diesen Markt einzubrechen. 1952 nahm man den Bergungsdampfer SALVIGIL von der British Admiralty in 5-jährige Bareboat-Charter. Mit deutschen Offizieren und pakistanischer Mannschaft wurde in vielen Fällen erfolgreich und lukrativ Hilfe geleistet.

Der bekannteste Fall ist der norwegische Frachter TOLEDO, der im Juni 1952 beim Auslaufen aus Karachi durch schweres Wetter auf den Strand der Clifton Beach geworfen wurde. Nach mühseligen Anstrengungen der SALVIGIL, einigen kleinen Küstenschiffen und der Bargen-Flotte von Cowasjee & Sons konnte die TOLEDO geleichtert und wieder flottgemacht werden. Die gesamte Ladung (5 000 t) wurde unbeschädigt gerettet. Die Versicherer zahlten daraufhin den höchsten bis dahin bekannten Bergelohn, der für 14 Jahre im Guinness Book of Records verzeichnet blieb.

In einem Brief von 1985 (ich arbeitete damals für zwei Jahre in Saudi Arabien) hat Francke mir eine Episode aus dieser Zeit berichtet:

…Wenn ich ehrlich bin, kenne ich die Arabische Halbinsel nur von EINER Unternehmung, die ich für meine Brötchengeber mit dem englischen Bergungsdampfer SALVIGIL Anfang der 50er Jahre machen mußte, bei der „in der Wüste“ mit meinen transportablen Dieselpumpen (zwei kleine 40-t-Pumpen, selbstansaugend) Wasser aus gegrabenen Löchern geholt werden sollte. Es ist letzten Endes auch gelungen. Nur der Transport von der Küste (!!!!). Es fehlte jede Spur von Lastautos, weil es in der Pilgerzeit stattfand, und so haben die guten Arabs Kamele zur Verfügung gestellt. Ich glaube so an die 40 Tiere. Ich war natürlich ganz schön erstaunt, wie die Burschen mit viel Hallo und einer unglaublichen Fertigkeit unser gesamtes Gerät mit Pumpen, Schläuchen, Verbindungsstücken, einer ganzen Montagewerkstatt, einem kleinen Hilfsdiesel, weitere Ausrüstung und natürlich ihre unvermeidlichen Zelt- und Lagerausrüstungen auf die armen Tiere verstauten. Einige der armen Viecher kamen mit der Last nicht hoch, und so mußte auseinandermontiert und umgestaut werden.

Ich glaube kaum, dass unter den heutigen modernen, alleswissenden Industrievertretern nur noch halb so viel handwerkliches Wissen geschweige denn Können vorhanden ist, wie ich es unter den schlitzohrigen, schnatternden Kameltreibern damals gesehen habe…


— 12 — salvage-master

Inhaber ist angemustert als I. Offizier

auf Dampf- Segel- Motor- Leichter Schiff Lustjacht Bergungsschiff

Reeder: s/v "SALVIGIL" Royal Navy

Unterscheid.-Signal: GWLF Br.-Raumgehalt cbm

Heimathafen / Registerhafen GLASGOW

geführt von Kapt.

für die Reise / Zeit internationale Bergung, Grosse Fahrt, Ind. Ocean u. Ostasien

Der Dienstantritt erfolgt am 3. Juli 1954

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4): für bescheinigte Krankheiten .... Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse zu versichern.

"SALVICIL" OFF. No. 169439 GROSS TONS 1115 NETT TONS 388 GLASGOW

Karachi, den 3. 7. 54

Das Seemannsamt

Deputy Shipping Master Karachi

Die Abmusterung ist unterblieben, weil

— 13 —

Inhaber hat auf Dampf- Segel- Motor- Leichter Schiff Lustjacht Bergungsschiff s/v "SALVIGIL"

Unterscheid.-Signal: GWLF Br.-Raumgehalt cbm

während der Reise / Fahrt von internationale Bergung

nach Ind. Ocean u. Ostasien

in der Zeit vom 3. Juli 1954

bis zum 4 Jan. 1956

(Dienstzeit: 18 Monate 00 Tage)

als CHIEF OFFICER and SALVAGE-Master gedient.

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.

Karachi, den 30.12. 19 55

Unterschrift des Kapitäns: Francke

"SALVICIL" OFF. No. 169439 GROSS TONS 1115 NETT TONS 388 GLASGOW

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

den 19

Das Seemannsamt

Deputy Shipping Master Karachi

Die Abmusterung ist unterblieben, weil

Das Ganze fand an einer der Buchten von Masquat (Oman) statt, und war damals nur möglich, weil meine Brötchengeber Pakistanische und Arabische Spitzbuben waren. Obwohl die Küsten damals noch voller original-verpackten britischen Kriegsmaterials waren, also Motoren, Kriegsgerät, Waffenteile, Cassies, usw, mit dem jeder Burnusträger Handel trieb, sofern er es irgendwie stehlen konnte, so waren doch keine brauchbaren Laster mehr aufzutreiben. Normale Europäer (die also keine Arbeitssklaven der Muselmanen waren, wie wir) wären damals auch nie an die Küsten von Masquat gekommen ohne verspiesen zu werden. Das haben sogar die Engländer damals nicht mehr gewagt. . .

Nach Rückkehr aus dem Indischen Ozean tritt er in die Dienste der Fa. Eisen & Metall in Hamburg und übernimmt die Führung des Bergungs-

Motorschiffes ELSTER. Mit diesem Schiff arbeitet er im Malöy-Sund, Norwegen, an der Bergung eines Wracks. Leider ist nicht bekannt, um welches Wrack es sich handelte.

Ab 1960 Selbständige Arbeit als Schiffahrtsexperte, Übernahme von Hafenbetriebsplanungen, Schiffbauplanungen und Bauaufsichten, Entwurf von Spezialschiffen. Unter anderem Entwicklung eines Spezialschiffes für den Thunfischfang, Durchführung einer erfolgreichen Fangreise mit diesem Schiff und Verkauf desselben nach Südafrika. Dieses Schiff trägt den Namen „JAN DOOS“ (Jan Doos ist ein holländischer Seefahrer, der 1746 in den Dienst der Niederländischen Ostindien-Kompanie trat).

Ab 1956 erst Schiffsoffizier, dann Kapitän in weltweiter Trampfahrt bei den Reedereien Fairplay und Richard Bröhan in Hamburg.



Eisbrecher JAN DOOS (Foto: A. Westphalen)

1960 ist Francke drei Monate lang Kapitän des Dampf-Eisbrechers JAN DOOS. Das ist die ehemalige OSTPREUSSEN der Industrie- und Handelskammer in Königsberg. Dass er auch diesem Schiff den Namen JAN DOOS gegeben hat (offenbar sein Lieblings-Schiffsname?), läßt mich vermuten, dass er eine Beteiligung an dem Schiff besaß und Pläne zum Einsatz als Bergungsdampfer verfolgte. Diese Pläne sind aber nicht realisiert worden. Das Schiff wurde 1961 zum Abbruch an die Rudolf Harmstorf Wasserbau und Travewerft GmbH in Lübeck verkauft und 1964 im Schiffsregister gelöscht.

Für den Aufbau einer Küstenwache in Tansania überführt er drei neue Küstenwachboote nach Daressalam (auf eigenem Kiel), bildet dort die einheimischen Besatzungen aus, errichtet eine kleine Werft mit Slip und betreut die Einheiten bis zum Ende der Garantiezeit.

1969 übernimmt er ein Entwicklungsprojekt in Ostpakistan (heute Bangladesh): Aufbau einer Werft in Barisal, Schulung von Fachpersonal, Verwaltungs-Aufbau, Bergungsexperte zur Verfügung der Inland Watertransport Authority.

1972 übernimmt Francke als Projektleiter den schon fast gescheiterten Aufbau des Malteser-Krankenhauses in Teheran (Farah Diba Klinik). Dieses Mammut-Projekt bringt er aus dem Scheitern heraus und führt es tatsächlich erfolgreich zum Abschluß (1975).

3. Die LANDKIRCHEN

Einige Zeit nach der Heimkehr aus dem Iran stolpert er über das Küstenmotorschiff LANDKIRCHEN, ein 1919 gebauter Lühring-Schoner.



Der Laderaum vor dem Umbau

Landkirchen ist ein Ort auf Fehmarn. Er erwirbt das Schiff mit eigenen Mitteln und rettet es so vor der Verschrottung. Er beginnt den Rückbau zum Dreimastschoner, sieht sich aber als Einzelperson vor unüberwindlichen Schwierigkeiten. Das ist der Zeitpunkt, an dem die eingangs geschilderte Begegnung stattfand. Trotz des großen Alters-Unterschiedes entwickelt sich ein sehr reger Briefwechsel und eine wirkliche Freundschaft zwischen uns beiden, obwohl ich nur geringfügige Unterstützung leisten kann.

Das Schiff liegt erst ein Jahr am Ostesperrwerk (der billigste verfügbare Liegeplat), wird durch Treibeis beschädigt und kommt dann auf das Slip der Dodegge-Werft in Geversdorf an der Oste. Nun beginnt ernsthaft der Umbau.

Käpt'n Francke und seine große, alte Liebe

Drei-Mast-Gaffelschoner wird in Freiburg wieder aufgetakelt

Freiburg (fs). Verliebt ist Kapitän Johannes Francke (71) in das „schönste aller Schiffe" – den ehemaligen Dreimast-Gaffelschoner „Landkirchen" (198 BRT) – schon, seit er es kennt: Das ist mehr als 30 Jahre her. 1975 – in einem Alter, in dem seine Generationsgenossen in Pension gingen – griff er zu und kaufte seine alte Liebe. Die erhält gegenwärtig auf der Freiburger Werft Jürgen Hatecke den letzten Schliff. Und im August: Nach Erprobungsfahrt in der Nordsee „ab in den Pazifik, meine zweite Heimat", hofft Francke. Und wenn es seine Geldgeber irgend zulassen, will der alte Seemann mit der wild-bewegten Vergangenheit, als „erster Mann nächst Gott" auch auf der Brücke stehen.

Anmustern wollte Francke auf der zwischen 1915 und 1917 auf der Hamelwördener Lühringwerft gebauten „Landkirchen" schon zu einer Zeit, als sie noch unter dem berühmten Käpt'n Willi Both aus Glückstadt als Frachtensegler zwischen Spitzbergen und der Biscaya lief: „In den 20er und 30er Jahren hat das aber nie geklappt. Wenn ich frei war, war dort die Besatzung immer vollständig.

Das Happy-End – mit Hindernissen – begann 1975. Käpt'n Francke kam gerade von einem Vierjahres-Job aus Teheran zurück und fühlte sich zu jung für ein herkömmliches Altenteil. Das stellte er sich beim Kauf des Schiffes vielmehr so vor: Die inzwischen zum Kümo mit zwei Ladebäumen herabgekommene „Landkirchen" wollte er wieder als Dreimast-Lastensegler auftakeln, um sie als Trampschiff im indischen und pazifischen Ozean zu führen: „Da ist die Segelei nämlich noch nicht vorbei.", schwärmt der Fahrensmann.

Geldgeber für die Umrüstung fanden sich aber erst 1979 – und räumten prompt mit Franckes Traum vom Lastensegler auf. Gegenwärtig wird die „Landkirchen" als Schul- und Expeditionsschiff ausgebaut – unter dieser Bezeichnung ist sie zumindest in Großbritannien bei der „Sail Training Association" angemeldet. Interessierte Gruppen sollen sie chartern können.

Äußerlich wird sie wieder wie einst aussehen: mit drei Masten von 25 Meter Länge über Kiel und traditioneller Gaffeltakelung. In Freiburg werden gegenwärtig Container eingebaut, die sich je nach Zweck wahlweise zu Schlaf-, Arbeits- oder Kühlräumen umfunktionieren lassen. Neben den Kammern für eine zehnköpfige Besatzung und dem Kapitän stehen maximal Kojen für zehn „Landratten" zur Verfügung.

Angetrieben wird die „Landkirchen" künftig von einer 285-PS-Hauptmaschine und von zwei Elektrohilfsgeneratoren – natürlich nur, wenn gerade mal der Wind nicht mitspielen will. Hinzu kommt alles, was in der modernen Schiffahrtstechnik gut und teuer, wohl aber auch notwendig ist: Vom Echolot über Radar und aufwendiger Funkstation bis hin zur Wechselsprechanlage. Runde drei Millionen Mark kostet der ganze Spaß: „Ischa 'n büschen viel Firlefanz", gibt Kapitän Francke zu. Aber der Kapitalgeber – die „Landkirchen GmbH & Co. KG" in Heilbronn wollte es so.

Francke hofft, daß ihn die Reederei als Skipper dabei läßt: „Na ja, die stoßen sich mittlerweile schon an meinem Alter." Aber er tröstet sich: „Wenigstens müßte ich den ‚Neuen' einfahren."

Seine Sehnsucht nach südlichen Meeren versteht sich gewissermaßen von selbst: Geboren wurde er 1909 „irgendwo da, wo Burma und Bengalen zusammenstoßen". Sein Vater war dort nämlich Missionar, nachdem er als Kapitän abgemustert hatte und es mit einer Pferdezucht nicht so recht klappen wollte. 1914 Ausweisung nach Deutschland, „Besuch von sieben verschiedenen Schulen im ganzen Land", Schiffszimmermannslehre, ab 1925 dann Fahrenszeit.

Auf den großen amerikanischen Segelschonern im Pazifik fuhr er: „Von Singapur über die Inseln nach Kalifornien und retour, mit Kopra und Perlmutt an Bord", erinnert er sich. Nebenbei betätigte er sich auch mal als Haifischharpunier. „Das könnte ich heute nicht mehr, dazu muß man nämlich verdammt fix sein", sagt Francke, der sein Kapitänspatent 1937 erwarb und es auch nach dem Krieg – bis 1971 – auf den abenteuerlichsten Fahrten kreuz und quer durch die Welt – vorzugsweise in Südostasien – noch nutzte.

Bleibt nur zu hoffen, daß er es jetzt wieder für ein paar Jahre hervorholen kann.



Umbau auf der Dodegge-Werft in Geversdorf an der Oste

Er ist bald gezwungen einen Geldgeber an dem Projekt zu beteiligen, einen gewissen Dr. Klein. Dieser schießt nicht nur laufend Geld in das Unternehmen, wodurch Franckes Anteil immer kleiner wird, sondern er sorgt auch für die Aufgabe der ursprünglichen Umbaupläne.



Auf dem Slip, halb fertig

Nach Franckes Plan sollte die große Ladeluke erhalten bleiben, und Wohn- oder Material-Container in den Laderaum gestellt werden, je nach gerade bestehendem Bedarf. Damit wäre das Schiff sehr vielseitig einsetzbar gewesen, z.B. für eine Film-Produktion, eine Expedition, für Forschung, als Taucher-Basis oder tausend andere Dinge. Das freie Deck hätte eine bequeme Bedienung der Segel und einen niedrigen Segelschwerpunkt erlaubt. Ein Original-Segel-Riß und seine Erläuterungen dazu befinden sich in meiner Sammlung.

Nun wurde aber alles auf Kreuzfahrten in der Karibik abgestellt, sehr zum Unwillen Franckes.



Motorsegler Godewind ex Landkirchen

Die Luke mußte einem riesigen „Decks-Salon“ weichen. Die gute alte Deutz-Hauptmaschine wurde durch einen neuen Caterpillar-Motor ersetzt, dessen hohe Drehzahl nicht nur unangenehme Vibrationen hervorrief, sondern auch den Einbau eines Getriebes, einer neuen Welle und eines neuen Propellers erforderte.



Sir Francis Drake ex Godewind ex Landkirchen

Franke war recht unglücklich darüber und wurde schließlich kurz vor Abschluß des Umbaues aus dem Projekt ausgebootet. Ein sehr unschöner Vorgang, aber er konnte als Rentner ja kein Kapital mehr einschießen.

Das Schiff kam Ende 1981 als „Godewind“ in Fahrt und segelte dann ab 1989 in der Karibik als „Sir Francis Drake“, was man wohl am besten mit „Herrn Franckes Drachen“ übersetzen kann.

Das Schiff verschwand 1998 während eines

Wirbelsturms von einer karibischen Reede. Die Besatzung hatte sich zu Beginn des Sturms an Land begeben. Letzter Eigner war die Ocean Cruising International Ltd., Malabo, Äquatorial-guinea.



Auf der Hatecke-Werft. Man beachte die großen Salings.

4. Die Zeit nach der LANDKIRCHEN

Nach dem Verlust der Landkirchen war sein ganzes Bestreben, mit einem anderen Schiff noch einmal raus zu kommen. Mit „raus“ meinte er Afrika oder Südsee oder Ostasien. Er schrieb mir damals: Im Übrigen muss ich nun weiter herum, um wieder irgendeinen Faden zu finden, an dem ich mich weiterhangeln kann. Ich möchte meine Beziehungen in Tansania benutzen, vielleicht Fischerei vor Sansibar oder Tourenfahrt an der dortigen Küste. . . geeignetes Schiffsmaterial liegt nur noch in Skandinavien oder Singapur. . .“ Deswegen unternahm ich mit ihm eine Rundreise um Jütland. Wir fuhren in meinem VW Käfer, denn sein Mercedes 300 (Adenauer-Limousine, umgebaut auf einen 40 PS-Dieselmotor!), war dafür nicht geeignet.

Fünf Tage lang: Westküste rauf, Ostküste wieder runter. Wir schauten in jeden Hafen, ob dort irgendein brauchbares Schiff lag. Wir fanden auch einige, z.B. in Thystedt. Aber es war bald klar, dass daraus nichts mehr werden konnte. Franke war inzwischen Mitte siebzig und sein Kapital war aufgebraucht.

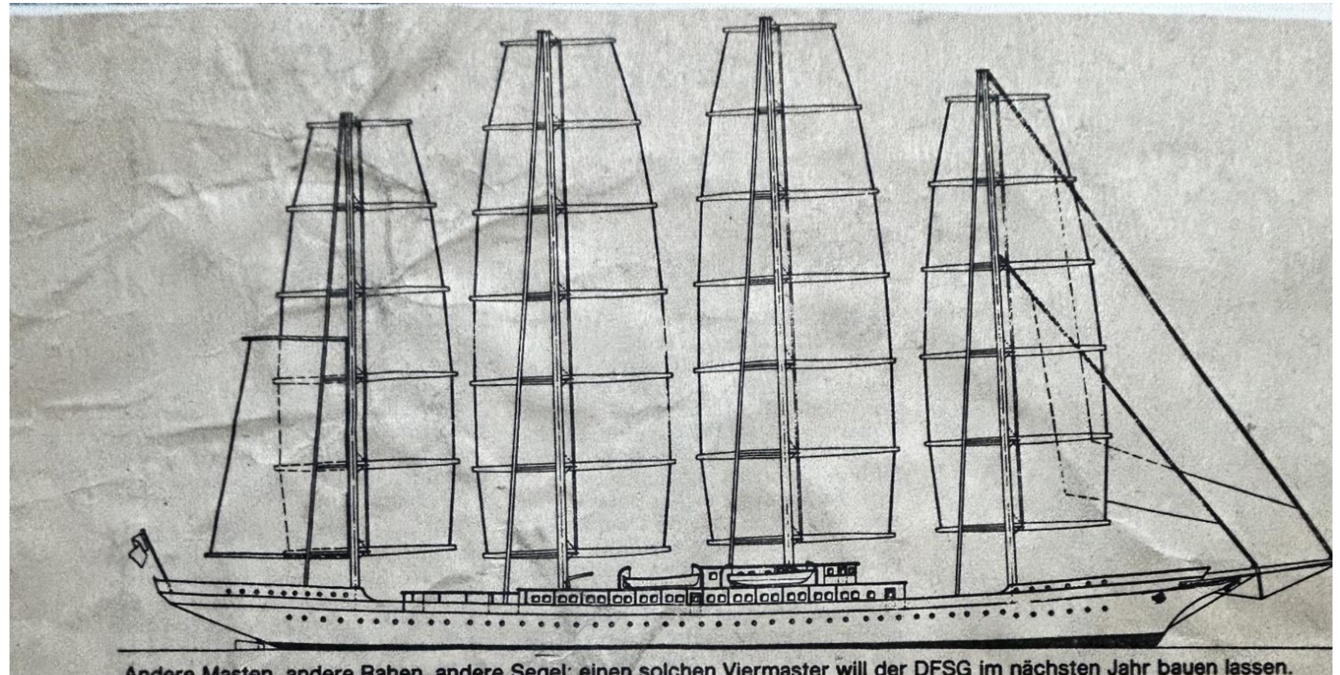
1982 wird in Hamburg der Verein Deutscher Förderverein Segelschiffahrt "German e.V." gegründet (DFSG). Germania sollte es werden, aber — der Name war im Register bereits von der "GERMANIA Schiffahrt AG" belegt. Der Verein will schweizer Kapital in den Bau eines segelgetriebenen, großen Frachtschiffes lenken. Vorbild sind die klassischen Laiesz-Segler, also mindestens 4, oder besser 5 Masten.
Francke nimmt natürlich sofort Kontakt zum Präsidenten, einem Herrn Schönfeldt, auf.

Er versucht die Konstruktionsmerkmale des GERMAN-Entwurfes (der mit grandiosen Leistungsangaben aufwartet) zu ergründen, aber da gewährt man natürlich keinen Einblick.

Als es mit dem German-Projekt nicht recht weitergeht, bietet Francke seine ursprüngliche Landkirchen-Konstruktion an (ohne Deckssalon, aber mit Laderaum). Und er hat sogar schon ermutigende Zusagen von Befrachtern aus der Südsee. Er hält keine Einzelheiten zurück, sondern erläutert Herrn Schönfeldt alle Details seiner Planungen. Zum Beispiel die sehr originelle Besegelung:

1. zwei Schratsegel ohne Baum, sondern mit einem schrägen Sprit-Baum in die obere Ecke aufgespannt. Loses Unterliek (wie bei den Optimist-Kinderjollen), denn die üblichen, waagerechten Bäume sind ein großes Sicherheitsrisiko. Francke erzählte immer gern die Geschichte, wie ein Schoner auf dem Atlantik angetroffen wird, auf dem offenbar ein Unglück passiert ist und völlige Whooling herrscht. Die Besatzung läuft schreiend und gestikulierend an Deck herum. Auf die per Flüstertüte gestellte Frage: *„Who is in command of that ship*?“ kommt von dem Unglücksschiff die kleinlaute Antwort zurück:

   „I was, until this damned boom got loose!“



Andere Masten, andere Rahen, andere Segel: einen solchen Viermaster will der DFSG im nächsten Jahr bauen lassen.

Ein Hamburger Verein will wieder Großsegler bauen lassen

Auf Großer Fahrt mit dem Wind

Von unserem Redaktionsmitglied Siegfried Krause

Es klingt wie eine Schnapsidee. rentabel sein und nebenbei auch

chert Schwarz. Der Kapitän ode
der Wachoffizier könne mit den
Rudergänger allein das Schiff ma

Rheinische Post vom 09. Okt 1982

2. Beim Segelsetzen brauchen keine schweren Segel (inkl. Gaffel) aufgeheißt zu werden. Die Sprit-Segel werden zum Mast hin geborgen.

3. Die Spritbäume sind gleichzeitig Ladebäume. Gleich nach dem Segelbergen ist das Geschirr klar!

4. zwei Rahsegel. Also auch vor dem Wind genug Segelfläche (das alte Problem aller Schoner). Das Fock-Rahsegel ist dreieckig. Es braucht also keine Schot und kein Hals bedient zu werden.

5. Topsegel und Stengestagsegel. Denn in der Höhe ist mehr Wind. Den möchte man bei flauer Brise gern ausnutzen.

6. einen gaaanz langen Besanbaum. Wenn der nach Luv geholt wird, hilft er, dass man gut durch den Wind kommt.

7. sehr stabile, stählerne Untermasten mit extrem großen Salings und fester Reling, damit die oberen Segel in voller Sicherheit gesetzt und geborgen werden können.

8. Die Wanten und ihre Spannschrauben sind so bemessen, dass die Wanten einer Schiffsseite gemeinsam das gesamte Schiffsgewicht tragen können (Alte Daumenregel, sagte Francke!)

Aber ein zweites Mal muß Francke lernen, dass großes Geld nicht in kleine Schiffe fließt. Schon gar nicht, wenn hinter diesen Schiffen „altmodische“, sparsame Ideen stecken. Allerdings ist das Projekt des großen GERMAN-Seglers, der weder altmodisch noch sparsam war, auch nie realisiert worden.

Sehr bezeichnend für Franckes Ideen ist der folgende Text von ihm: *"Die Inseln draußen kenne ich eigentlich recht gut, und ich habe auch ganz gute Verbindungen. Dieselben reichen von meinen braunen Seeleuten und Arbeitern, meinen Schlitzaugen-Köchinnen bis zu schlitzohrigen Geschäftsfreunden unter den Chinesen und Indonesiern, auf die ich selbst aber unbedingt zählen kann. Ich kannte die Seychellen gut, bevor sie der Touristic zum Opfer fielen. Ich war als Schooner-Seemann einzig erlaubter weißer Gast auf Bali (dort war damals für Europäische "Reisende" Landgangsverbot!), da dort die alten Königsgräber als Heiligtümer nur den Inselvölkern vorbehalten waren. Alle dort ansässigen Leute waren mehr oder weniger Priester, Tänzer und Pfleger der alten Kultstätten, für Ausländer aus Europa und Amerika tabu.*

Heute steht dort ein "HILTON" und die Tempeltänzer figurieren vor Touristen… Schauerlich! - Aber es sind noch viele tausend Inseln und Bereiche, die ich selbst bewohnt und gesehen habe, die wir noch fern von Touristic in absoluter Ruhe anlaufen können, mit sehr alter, hoher Kultur und mit freundlichen Menschen.

Wir pflegen ja unsere alles vernichtende Raubbau-Zivilisation fälschlicherweise als "Kultur" zu bezeichnen, und Menschen, die noch Fischgerichte in großen Bananenblättern zu köstlicher und hochwertiger Mahlzeit garzukochen verstehen, als total unterentwickelt zu bezeichnen.“

Noch einen weiteren Versuch, seine Ideen zu realisieren hat Johannes Francke dann nicht mehr unternommen. Er ist zwei Jahre nach seiner lieben Ehefrau Irmgard im 90. Lebensjahr in Kiel verstorben. Seine Tochter Manuela lebt dort heute noch und hat an der Rekonstruktion seines Lebenslaufes mitgewirkt.

5. Fancke und die Traditions-Segelschiffe

In den 1980er Jahren wurden auf Francke’s Anregung hin mehrere alte Rümpfe von Enthusiasten wieder zu Segelschiffen umgebaut. Daraus entstanden: „Thor Heyerdal“, „Fridtjof Nansen“ und „Roald Amundsen“.

Es ist geplant, dass Hanns Temme (Eigner der „Fridtjof Nansen“) demnächst darüber berichten wird.

